

## **Erläuterung der Planungssystematik der Verkehrsentwicklungsplanung und des Masterplanes Mobilität**

Die vorliegenden Verkehrskonzepte sind durchweg älteren Datums und bedürfen daher grundsätzlich der Überprüfung hinsichtlich der Aktualität ihrer Inhalte.

Dies betrifft im Einzelnen:

- Generalverkehrsplan (1983)
- Verkehrskonzept Innenstadt (1997)
- Parkraumkonzept Innenstadt (1992, 1997)
- Radverkehrsentwicklungsplan (1993), Radverkehrskonzept Innenstadt (1997)
- Fußverkehrskonzept Innenstadt (1997)
- Regionaler Nahverkehrsplan (2005)

Ein Planwerk wie der Generalverkehrsplan bzw. Verkehrsentwicklungsplan ist sehr umfassend und bedarf einer intensiven Grundlagenermittlung und Analysebetrachtung. Arbeits- und Zeitaufwand sind entsprechend hoch, nicht zuletzt durch die erforderlichen Beteiligungsverfahren. Ein weiterer Nachteil von Verkehrsentwicklungsplänen ist ihr starres Konstrukt mit langen Laufzeiten von in der Regel ca. 15 Jahren.

Um die Verkehrsentwicklungsplanung aktueller und flexibler zu gestalten, wird auf ein allumfassendes Planwerk verzichtet. Stattdessen sind die einzelnen Themen- und Handlungsbereiche in Form von Teilkonzepten zu behandeln. Im Unterschied zu der bisher angewandten Verfahrensweise werden sich diese in der Analyse auf wesentliche Kernaussagen beschränken und daraus Ziel- und Maßnahmenvorgaben entwickeln. Je nach Bedarf und Anforderung können die einzelnen Konzepte mit unterschiedlichen Bearbeitungstiefen erstellt werden. Dieses Instrument soll flexibel an aktuelle Entwicklungen angepasst und kurzfristig fortgeschrieben werden können. Entsprechend sind die Planungshorizonte mit 5 bis maximal 10 Jahren relativ kurz. Diese Änderung der Planungsweise spiegelt sich auch in einer neuen Begrifflichkeit wider. So werden zukünftig die Planungsmaßstäbe für die Verkehrsentwicklung im Masterplan Mobilität zusammengefasst. Er setzt sich aus mehreren Bausteinen, den Fachplänen, zusammen. Die Verbindlichkeit der einzelnen Fachpläne lässt sich durch Beschlussfassungen durch die zuständigen politischen Gremien erreichen.

Ein weiterer Vorteil der neuen Planungssystematik ist, dass die Verwaltung durch die zeitlich versetzte Erstellung von schlanken Teilkonzepten und den Verzicht auf einen alle Themen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan in die Lage versetzt wird, Teile der Verkehrsentwicklungsplanung selbstständig bearbeiten zu können. Der Bedarf für umfassende Auftragsvergaben an Planungsbüros wird sich auf die einzelne Planungsfragen und -bereiche (z.B. Regionaler Nahverkehrsplan) der Verkehrsentwicklungsplanung beschränken.

Die nachfolgende Darstellung soll die bisherige und zukünftige Planungssystematik in Neumünster veranschaulichen.

# GENERAL VERKEHRSPLAN 1983

**Parkraumkonzept  
Innenstadt  
1992**

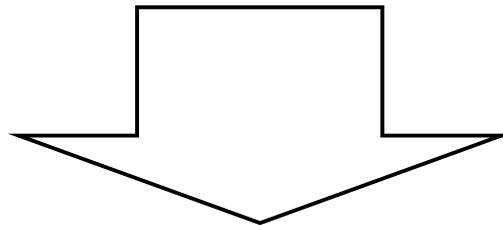
**Radverkehrs-  
entwicklungsplan  
1993**

**Regionaler  
Nahverkehrs-  
plan  
1996**

**Verkehrskonzept Innenstadt 1997 mit Teilkonzepten zum**

- Motorisierten Individualverkehr
- Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Ruhendem Verkehr

**2. Regionaler  
Nahverkehrs-  
plan  
2005**



**ab 2011**

